



Ölwechsel

Bei uns Menschen blättert der Glanz mit der Zeit ab. Motorenöl ergeht es genauso – nur schneller. Die Additive und Schmierfähigkeiten lassen bei einem Motorrad-Motorenöl nach ca. 6.000 km

oder einer Zeit von einem Jahr nach Ersteinsatz im Motor nach. Dann ist es Zeit, die „Soße“ zu erneuern und die alte fachgerecht zu entsorgen.

1 Fahren Sie das Motorrad vor dem Ölwechsel warm (nicht heiß). Schützen Sie den Garagenboden mit einem großen Tuch, das in der Lage ist, ein paar Spritzer aufzufangen. Je nach Motorrad wird erst einmal die Ablassschraube von lästigen Plastikverkleidungen freigelegt. Um nicht immer Mutterns Schüsseln mopsen

zu müssen, sollten Sie sich lieber eine Ölauffangwanne gönnen. Damit das Öl unten aus dem Motor herauslaufen kann, muss oben genug Luft hinein können – daher jetzt die Öleinfüllschraube herausdrehen.

2 Nun die Ölablassschraube mit einem Sechskant-Ringschlüssel lösen und langsam herausdrehen. Damit einem das vielleicht doch noch sehr warme Öl nicht über die Hände läuft, kann man die letzten Schraubenumdrehungen mit einem Lappen tätigen. Zu einem kompletten Ölwechsel gehört auch der Austausch des



1 Boden abdecken, Einfüllschraube raus



2 Öl ablassen



3 Ölfilter mit Gehäuse lösen



6 Ölfilter ohne Gehäuse



7 Ablassschraube anziehen



8 Öl auffüllen

Ölfilters. Es gibt zwei verschiedene Arten von Filtern. Die eine Art sieht aus wie eine Blechdose und bringt ihr Gehäuse schon mit. Die anderen Filter sehen aus wie ein zusammengerolltes Mini-Akkordeon und bestehen aus Filterpapier. Diese Filter müssen in ein motorseitiges Gehäuse eingebaut werden.

3-5 Das Abschrauben des Dosenfilters wird mit einem Ölfilterschlüssel-Aufsatz für die Knarre erleichtert. An dem neuen Dosenfilter befindet sich ein Dichtring, der vor dem Einbau dünn mit Öl bestrichen wird. Kontrollieren Sie vor dem Einbau des neuen Ölfilters, ob dieser mit dem zu erneuernden Ölfilter identisch ist (Höhe, Durchmesser, Dichtfläche, ggf. Gewinde etc.). Den neuen Patronen-Ölfilter nach Angaben aus Ihrem Fahrzeughandbuch/Bordbuch fest anziehen. Maßgeblich sind hierbei die Angaben des Fahrzeugherstellers.

6 Die Filter, die aussehen wie ein Mini-Akkordeon, befinden sich in einem Gehäuse, das von einer zentralen oder mehreren am Rand angeordneten Schrauben gehalten wird. In fast allen Fällen befindet es sich an der Stirnseite des Motors. Nachdem der Dekel abgeschraubt wurde (**Achtung:** es tritt Restöl aus!), entnimmt man den alten Filter, reinigt das Gehäuse und legt den neuen Filter richtig ausgerichtet ein. Je nach Hersteller befinden sich am Gehäuse, Deckel oder einer Zentralschraube Dichtungen und Dichtringe, die Sie alle erneuern müssen. Nachdem Sie das Gehäuse wieder verschlossen und die Schrauben mit einem Drehmomentschlüssel angezogen haben, entfernt man mit einem

Reiniger alle Ölflecken vom Motor. Das Reinigen sollte ernst genommen werden, weil sich sonst bei heißem Motor übelriechende Gase entwickeln und äußerst hartnäckige Flecken entstehen können.

7-8 Wenn die Ablassschraube einen neuen Dichtring bekommen hat und laut Herstellerangaben angezogen wurde, können Sie das frische Öl einfüllen. Die richtige Menge, Viskosität und Spezifikationen können Sie Ihrem Fahrzeug-Handbuch entnehmen. Auch der Dichtring der Einfüllschraube sollte dringend erneuert werden – das erspart viel Arbeit. Der Ölstand und die Dichtheit sollte nach einem kurzen Motor-Probelauf abschließend noch einmal kontrolliert werden.

9 Möchten Sie sich beim nächsten Ölwechsel die Arbeit erleichtern und sauberer gestalten, bauen Sie statt der original Ablassschraube am besten ein Stahlbus Ölablass-Ventil ein - dazu wäre jetzt die Gelegenheit da und Sie hätten Ihr Motorrad gleich ein wenig verbessert! Mit einem Stahlbus Ölablass-Ventil schrauben Sie zum Ölwechsel einfach dessen Schutzkappe ab und stecken das Schlauchanschlusstück per Schnellverschluss auf. Durch diese Arretierung öffnet sich das Ventil und das Öl kann in den bereitgestellten Behälter ablaufen. Beim Lösen des Schlauchanschlusses schließt das Ventil selbsttätig wieder und Sie müssen nur noch die Schutzkappe aufdrehen. Leichter kann ein Ölwechsel nicht von der Hand gehen. Sie schonen so das Gewinde im Motorgehäuse und müssen keinen Dichtring mehr wechseln.

Wir empfehlen:

- 1) Procycle Motorenöl, z.B. Best.Nr. 10038451
- 2) Ölfilterschlüssel, z.B. Best.Nr. 10003925
- 3) Rothewald Drehmomentschlüssel, Best.Nr. 10002598
- 4) hünersdorff Altölcontainer, Best.Nr. 10032599
- 5) Champion Ölfilter, z.B. Best.Nr. 10050446

Gleich bestellen auf www.louis.de



10 Wenn die Garage jetzt wieder aufgeräumt und das Öl fachgerecht entsorgt wurde – unliebsame Ölflecken auf dem Boden lassen sich mit Ölfleckenentferner beseitigen –, kann es wieder auf die Piste gehen. Vor Fahrtantritt kontrolliert man sicherheitshalber nochmals den Ölstand – insbesondere bei den Motoren mit Ölfiltern, die in ein Extra-Gehäuse eingebaut sind.



Dichtung mit Öl bestreichen

4



Nach Angaben des Fahrzeugherstellers anziehen

5



Einbau eines Stahlbus Ölablass-Ventil

9



Kontrolle des Ölstands

10

Bitte beachten!

Bei den Schraubertipps handelt es sich um allgemeine Vorgehensweisen, die nicht für alle Fahrzeuge oder alle einzelnen Bauteile zutreffend sein können. Die jeweiligen Gegebenheiten bei Ihnen vor Ort können unter Umständen erheblich abweichen, daher können wir keine Gewähr für die Richtigkeit der in den Schraubertipps gemachten Angaben übernehmen. Wir danken für Ihr Verständnis.

WORAUF SIE SICH VERLASSEN KÖNNEN

Die von den Motorradherstellern vorgeschriebenen Ölwechsel-Intervalle werden immer länger. Das liegt nicht zuletzt an den immer besser werdenden Schmierstoffen. Motor-, Getriebe oder Gabelöle sind wahre Hightech-Cocktails – wenn man das richtige Öl nimmt. Damit Ihre Maschine immer reibungslos funktioniert, kommen bei Louis nur hochwertigste Öle ins Regal. Darunter übrigens auch Spezial-Öle für Oldtimer. Darauf können Sie sich verlassen.

Lang lebe der Motor!

Ohne Öl läuft gar nichts: Die Reibung der Kolben, der Lagerflächen und der Zahnräder würden jedes Triebwerk in kürzester Zeit zerstören. Regelmäßige Ölstandkontrolle ist also lebenswichtig für Ihr Zweirad, genau wie der regelmäßige Ölwechsel. Denn das Öl altert, wird durch Metallabrieb und Verbrennungsrückstände verschmutzt und verliert nach und nach seine Schmierfähigkeit. Natürlich muss das Öl die vom Fahrzeughersteller vorgeschriebene Viskosität haben und ein spezielles Motorrad- bzw. Rolleröl sein: Denn Motorradmotoren drehen wesentlich höher, ihre Getriebe müssen meist vom Motoröl mit geschmiert werden und auch die (Nass-)Kupplung läuft im Öl mit. Entsprechende Additive sorgen für hohe Scher-, Druck-, und Temperaturfestigkeit sowie Verschleißschutz.

Das richtige Öl muss es sein: Synthetische Öle sind in Sachen Hochtemperaturverhalten, Kaltstartschutz, Reibminderung und Vermeidung von Ablagerungen mineralischen Ölen überlegen und damit für Sporteinsätze und getunte

Motoren besonders geeignet. Aber nicht jeder Motor, insbesondere die Kupplung, verträgt diese Hochleistungsöle. Fragen Sie also vorher Ihre Vertragswerkstatt. Bei hoher Laufleistung sollte nur nach vorheriger Reinigung und Revision umgestellt werden.

Eine Alternative kann ein teilsynthetisches Öl sein, das die meisten Kupplungen problemlos vertragen. Oft werden moderne Motorenöle auch im HC-Synthese-Verfahren produziert: So entstehen in der Raffinerie auf chemische Weise beim sogenannten katalytischen Hydrocracking-Verfahren Grundöle mit deutlich verbesserten Qualitätseigenschaften, die besonders in Bezug auf Kältefließeigenschaften, thermische und chemische Belastbarkeit den Mineralölen überlegen sind. Weitere Vorteile sind eine schnellere Durchölung des Motors nach dem Start, eine deutlich verbesserte Motorsauberkeit und ein erhöhter Schutz der Motorkomponenten.

Für Motorräder die vor 1970 gebaut wurden, ist Synthetiköl übrigens nicht zu empfehlen. Und zum Schluss nicht

vergessen: Egal für welches Öl Sie sich entscheiden, immer schön sachte warm fahren. Der Motor dankt es mit einem langen Leben.

Die Motorenöl-Klassifikationen

API Amerikanische Motorenöl-Klassifikation (American Petrol Institute)

Seit ca. 1941 gebräuchlich. Die „S“ Klassen beziehen sich auf Ottomotoren, „C“ Klassen auf Dieselmotoren. Der zweite Buchstabe gibt jeweils den Leistungsstandard an. Ab 1980 galt Standard S„F“, ab '88 S„G“, ab '93 S„H“, ab '96 S„J“, ab '01 S„L“ usw. API CF ist der Standard bei Pkw Diesellohlen. Die API-Klassen für Zweitaktöle (Buchstabe „T“) werden nicht mehr verwendet. Getriebe- und Kardanöle sind in den Klassen G4–G5 beschrieben.

JASO Japanische Motorenöl-Klassifikation (Japan Automobile Standards Organization)

Die JASO T 903 ist derzeit die weltweit wichtigste Klassifikation für Motorrad-Motorenöle. Aufbauend auf den



(Abb. ähnlich)

Anforderungen des API legt JASO zusätzliche Eigenschaften fest, welche u. a. die perfekte Funktion des Öls bei nassumpfgeschmierten Kupplungen und Getrieben garantieren. Abhängig vom Reibungsverhalten in der Kupplung erfolgt eine Einstufung nach JASO MA oder JASO MB. Einen höheren Reibwert gibt die JASO MA und aktuell die JASO MA-2 vor. Öle, die dieser Klassifikation entsprechen, sind besonders kupplungsverträglich.

ACEA Europäische Motorenöl-Klassifikation der Automobilhersteller (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles)

Seit 1996 gültig. Die Klassen A1–A3 beschreiben Öle für Ottomotoren und B1–B4 für Diesel-Pkw.

Viskosität (SAE - Society of Automotive Engineers)

Beschreibt die Zähflüssigkeit des Öls und den Temperaturbereich, in dem es eingesetzt werden kann. Für moderne Mehrbereichsöle gilt: Je kleiner die Zahl mit W („Winter“), desto fließfähiger ist das Öl bei Kälte, je höher die Zahl dahinter ohne W, desto belastbarer ist der Schmierfilm bei hohen Betriebstemperaturen.

Alle Produkte für mein Bike!

Mein Bike

www.louis.de/meinbike

Hinweis zur Altölverordnung (AltöV)

Gemäß der Altölverordnung sind wir gegenüber Endverbrauchern verpflichtet, gebrauchte Verbrennungsmotorenöle, Getriebeöle, Ölfilter und beim Ölwechsel regelmäßig anfallende ölhaltige Abfälle kostenlos in unseren Filialen zurückzunehmen, und zwar bis zu der im Einzelfall an Sie als Endverbraucher abgegebenen

Menge. Alternativ bieten wir Ihnen als kostenlose Altölannahme-stelle bundesweit eine Vielzahl mit uns vertraglich verbundener Fachwerkstätten an, bei denen Sie auch den Ölwechsel fachgerecht durchführen lassen können. Unter www.louis.de/filialen finden Sie diese Fachwerkstätten. Gern können Sie uns aber

auch unter Tel. +49 (0)40-734 193 60 anrufen. Wir werden Ihnen dann eine für Sie gut erreichbare Annahmestelle nennen. Ihre Fahrtkosten dorthin können wir Ihnen leider nicht ersetzen.